

*Taxe d'accise—Loi*

Je voudrais maintenant calmer l'inquiétude suscitée par la taxe d'accise spéciale sur les aéronefs. On a tenté de savoir qui pourrait acheter des aéronefs sans avoir à payer la taxe spéciale. Le bill C-40 autorise le gouverneur en conseil à soustraire toute une gamme d'usagers. Bien qu'il soit impossible de publier les règlements énumérant les acheteurs exemptés avant que la mesure soit adoptée par le Parlement, les directives administratives émises par le ministère du Revenu national donnent une idée très juste des cas d'exceptions. Pour plus de certitude, le gouverneur en conseil peut, par voie de règlement, exempter les aéronefs de la manière suivante: a) les aéronefs utilisés dans les services aériens commerciaux à horaires réguliers et irréguliers, en vue du transport public de personnes, marchandises ou courrier, à l'intérieur et à l'extérieur du Canada et inclus dans les catégories 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 et 9-4 des règlements sur les transports aériens.

**M. Stanfield:** Et 9-5?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Et 9-5? Puis, b) les aéronefs utilisés exclusivement par les services aériens des aéroclubs commerciaux, tel que prévu dans la catégorie 6 des règlements sur les transports aériens; c) les aéronefs utilisés exclusivement en vue d'assurer des services commerciaux comme ceux précisés dans la catégorie 7 des règlements sur les transports aériens, que ces services soient assurés par des transporteurs aériens autorisés ou non. Par exemple: (1) opérations aériennes à des fins agricoles, dont l'épandage et la diffusion de produits chimiques, la pulvérisation aérienne d'insecticides, la vaporisation, l'ensemencement, le repérage du bétail, les opérations de sylviculture et de pisciculture; (2) la construction aérienne, y compris le hissage aérien, la pose de poteaux et la construction de lignes de transmission; (3) le contrôle aérien, y compris la lutte contre les incendies, leur prévention, le pompage d'eau, la surveillance des forêts; (4) la reconnaissance aérienne, y compris la patrouille et l'inspection aérienne, la surveillance des glaces, la patrouille des forêts, des pipe-lines et des lignes de transmission; (5) la photographie et les levés aériens; (6) les vols d'entraînement; et d) des avions utilisés exclusivement pour fournir des services aériens directement rattachés à l'exploration et à la mise en valeur des ressources naturelles au Canada, e) des avions de la police et des avions militaires.

L'exemption de la taxe dans le cas des services aériens spécialisés que je viens de décrire sera étendue à tous les avions utilisés à ces fins, qu'ils appartiennent à des particuliers ou à un transporteur commercial. On a soulevé des questions au sujet des avions utilisés à la fois pour des services exemptés et des services non exemptés. Il faut noter qu'en vertu de l'article 13(2) du bill C-40, un avion acheté aux conditions d'exemption et utilisé pour des activités taxables devient assujéti à la taxe. Toutefois, le même article précise que les usages occasionnels d'une autre nature ne lui enlèveront pas son droit à l'exemption. Le gouvernement est conscient de l'importance de l'aéronautique au Canada et prendra toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que la taxe proposée ne nuise pas à la fourniture des services aériens essentiels. A ce sujet, nous sommes en train de consulter l'industrie de l'aviation en général pour voir quels devraient être les champs d'exemption les plus appropriés de la taxe proposée.

Certains députés ont avancé que les petits avions pouvaient avoir une consommation comparable à celle d'une grosse voiture. Bien que cela puisse être exact dans certains cas, cet argument ne se justifie pas à propos de la taxe d'accise spéciale. Dans la mesure où la taxe prévue

encourage l'utilisation des services aériens commerciaux qui existent déjà, elle permettra une certaine rationalisation de la consommation d'énergie. Pour ce qui est de l'objection selon laquelle il n'existe pas de services aériens commerciaux à destination de certains endroits du Canada, je préciserai que les gens qui s'y rendent dans des avions imposables le font selon toute vraisemblance pour des raisons d'affaires et que ces gens bénéficient alors de deux concessions fiscales importantes qui amortissent considérablement l'effet de la taxe prévue. Premièrement, les gens qui utilisent des avions privés pour raisons d'affaires sont exemptés du paiement de la taxe de transport aérien de 5 p. 100. Dans le cas d'un avion transportant six passagers qui fait dix voyages par mois durant dix ans, l'économie fiscale totale s'élève à \$36,000. Deuxièmement, les achats d'avions privés pour des fins commerciales sont déductibles aux fins de l'impôt sur les sociétés. Si l'on évalue à 47 p. 100 le taux de l'impôt sur le revenu, la taxe spéciale d'accise de 10 p. 100 sera en fait ramenée à 5.3 p. 100.

J'aimerais conclure mes remarques sur les répercussions de la taxe d'accise spéciale prévue pour l'industrie aéronautique canadienne en soulignant que le budget du 18 novembre prévoyait aussi de supprimer la taxe de vente fédérale de 12 p. 100 dans le cas des avions utilisés pour l'essentiel des activités commerciales. En outre, ces avions seront exemptés de la taxe d'accise spéciale de 10 p. 100. La suppression de la taxe de 12 p. 100 permettra aux industries aéronautiques une économie évaluée à 20 millions de dollars par an, alors que la taxe d'accise spéciale sur les avions privés rapportera moins de 5 millions de dollars par an.

Je reviens maintenant aux propositions de suppression de la taxe de vente fédérale sur le matériel de transport. Le député de Halton-Wentworth a demandé si le principe de la fixation d'un prix global serait adopté dans le cas d'une valeur unitaire de \$1,000 pour les pièces et le matériel de transport. Je puis garantir au comité que lorsqu'un industriel vend un ensemble d'éléments, par exemple une porte hydraulique, cet ensemble constitue une unité et pourra bénéficier de l'exemption dès lors que le prix de l'ensemble sera supérieur à \$1,000. Le député de Halton-Wentworth a également parlé des pièces détachées et pièces de rechange de matériel de transport et de matériel de construction. Il a indiqué que les dispositions visant le matériel de construction étaient plus généreuses que celles prévues pour le matériel de transport. Je tiens à signaler que, même si les dispositions visant les pièces détachées du matériel de construction sont libellées de façon quelque peu différente de celles qui s'appliquent au matériel de transport, les exemptions sont identiques: toutes les pièces dont la valeur dépasse \$1,000 l'unité sont exonérées de la taxe de vente, qu'elles soient utilisées dans le matériel de transport ou de construction.

Tandis que le principe global que je viens de mentionner sera accepté dans les cas où les fabricants combinent les pièces détachées pour en faire une unité, on m'a signalé qu'un nombre d'opérations sont effectuées dans le montage de matériel de transport par des personnes qui ne fabriquent pas sous licence et que ces personnes peuvent se trouver défavorisées sur le plan de la concurrence en raison de la limite de \$1,000. Pour corriger cette anomalie, je propose de modifier l'article 21(7) afin d'exonérer de la taxe de vente toutes les pièces détachées et le matériel installés sur le matériel de transport exempt de taxe avant que ce matériel soit utilisé pour la première fois. La limite de \$1,000 qui s'applique aux pièces d'aéronefs crée une